
Reunião da Câmara Temática de Motocicleta (online)

Data: 18/08/2020

Hora: 10h00

Participantes | Poder Público:

- Maria Teresa Diniz - SMT
- Maria Tereza Fedeli - SMT
- Michele Perea – CET
- José Renato – SMT
- Fernando de Caires - SPTRANS
- Evely Trevisan – CET
- Gabriela Ribeiro – CET
- Dalva Vieira Francisco – CET
- Rosa Maria de Oliveira - CET
- Lilian Rose – CET
- Alexandra Morgilli– CET
- Juliana Cruz - SPTRANS
- Grasieli Souza - SMT

Participantes | Membros da CT-Motos, Usuários Temáticos e Regionais:

- Wilson Yasuda – Abraciclo
- Rodrigo Ferreira – SINDIMOTOSP
- Gilberto – SINDIMOTOSP
- José Montal – ABRAMET
- Vera Duarte – DETRAN-SP/ESCOLA DE TRÂNSITO

Observadores:

- Raphael Stuki da Silva
- Áquila dos Anjos Couto
- Gerson Cunha
- Gustavo
- Edgar Gringo

Maria Teresa Diniz - abre a reunião convidando Rodrigo para fazer o uso da palavra:

Rodrigo – inicia falando do desrespeito para com a categoria de moto frete. Por lei Federal ela é tratada como uma profissão perigosa; só existem quatro profissões no país que tem a periculosidade: frentista, eletricitários, os seguranças vigilantes armados (com os carros fortes) e moto frete. O governo não tem uma Política Pública de motocicletas. Em São Paulo principalmente percebe-se que não há um modelo de pilotagem no Município na prevenção da segurança; estou falando dos motociclistas e profissionais. Neste sentido, no Congresso Nacional conseguimos provisoriamente a regulamentação do corredor que é o projeto de lei 3267 que fala sobre a regulamentação desse espaço entre os carros. Tínhamos a vertente do art. 56 que agora a Câmara Federal, depois de várias Audiências Públicas, entendeu que o caminho mais seguro para as motos é a regulamentação dos corredores para motos. Hoje em dia somos vistos como intrusos nestes espaços. Esta regulamentação virá do Contran como foi a regulamentação da ciclo faixa e dentro deste projeto de lei que regulamenta o corredor de motos fica definido também a faixa de espera nos semáforos. Pode ser um embrião muito forte; uma Política Pública Federal. Este Projeto de Lei está no Senado, o Senado volta para Câmara e para o Presidente sancionar. Estamos cuidando para que não caia no esquecimento.

Temos também a questão do dia 1º de Julho quando foi marcado o dia Internacional do moto frete ao combate e à precarização onde vimos surgir vários movimentos; mais ou menos uns cinco com nomenclaturas que foram criadas. É importante esta Câmara Temática saber que estes movimentos foram criados através das redes sociais com muita força e não representam a voz da rua. Queremos saber quem são as pessoas que encabeçam estes movimentos. Ficamos surpresos, pois não é de hoje que estamos nesse caso, há mais de quatro anos estamos denunciando esse modelo de negócio das empresas de aplicativos aos órgãos competentes. Eles não são empresas intermediárias de negócios e sim empresas de logística. Está mais clara do que nunca essa questão está desrespeitando inclusive ao próprio município, a legislação 14.491. Absurdo a gente ver trabalhadores andando com mochila; se vissem o acidente que aconteceu na Rodovia Anchieta onde os três trabalhadores motociclistas envolvidos estavam com mochilas. Por Lei de São Paulo este equipamento é proibido.

Nós somos coniventes com esta situação, talvez com um único item poderíamos mudar a história dos acidentes na cidade de São Paulo; temos a Câmara Temática de Moto e ela colocou em discussão esta questão das empresas de aplicativos, a regulamentação do setor e já faz dois anos. Apesar da pandemia, tivemos somente uma portaria (o modelo de moto frete para tirar cor). Melhorou na questão do seguro por que o seguro de vida era somente por acidente pessoal. Mudamos a regra e hoje a cobertura é de 24h00 se tiver trabalhando ou em casa. O seguro irá cobrir tanto na morte ou invalidez; tivemos um pequeno avanço no quesito do tamanho do baú. Ficamos surpresos com esta Câmara Temática que validou um modelo de baú onde o próprio fabricante não tem permissão de produzir o tamanho sugerido por esta

Câmara Temática. Inclusive, houve vários questionamentos e o próprio Yasuda que está aqui fez um bonito trabalho para o fabricante orientar ao órgão público daquilo que lhe é permitido produzir. Não podemos carregar passageiro em caminhão e nem mercadoria em ônibus; há uma regra do fabricante do produto que é produzido para determinada situação. Nós vimos aqui nesta câmara validar um baú com quase 170 litros e ficamos perplexos com essa situação pois acompanho o trabalho da CET há mais de 10 anos e jamais imaginaria que poderíamos aceitar algo neste sentido principalmente da CET que é uma Companhia muito respeitada internacionalmente voltada à questão da segurança. Nós vimos aqui na Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes algo inaceitável no aspecto da segurança. Tudo isso que não foi feito está refletindo principalmente no maior objetivo nosso que é o de salvar vidas e reduzir os acidentes tornando a cidade de São Paulo mais segura para pedestres, ciclistas, ônibus, motos, caminhões. Percebemos que ficamos órfãos de uma postura voltada realmente à questão da segurança. Daí pensamos que é porque eles são bilionários pois estão explorando os trabalhadores com a precarização. Como uma empresa normal em quatro anos sai de um capital de 400 mil reais para bilhões de reais; não existe um crescimento desse a não ser na exploração do trabalhador, sonogando impostos, não fornecendo os direitos trabalhistas (a empresa não tem custo nenhum). É uma barbaridade tão grande esta questão que eu gostaria muito que dentro dessa Câmara Temática a gente pudesse realmente priorizar a segurança, doe a quem doer. Se todo este esforço salvar uma vida acho válido. Tivemos 85% a mais de mortes num período que somente o entregador estava na rua. Tivemos mais de 20 mortes, sendo que 6 tiveram as pernas amputadas (um deles disse que estava com melancia na mochila nas costas). No Município conseguimos constituir uma comissão de estudo nas quais várias entidades foram convidadas para, através do Legislativo e do Executivo, através do Prefeito Bruno, poderia fazer muito, pois ele tem o respaldo Federal e Municipal. Entendemos que não é má vontade política em resolver esta situação até por que entendemos este momento político, mas na questão de segurança é difícil, nem o Bolsonaro como Presidente da República conseguiu facilitar os 40 pontos e a questão da cadeirinha. O Congresso entendeu que a segurança está acima de tudo e nós estamos sendo coniventes com a falta de segurança. Temos leis, temos todo amparo jurídico e legislativo; leis foram sancionadas e infelizmente o nosso grande problema hoje está no modal de moto frete. Essas empresas de aplicativos fizeram um acordo com a Prefeitura e não resolveram nada; eles se recusam a dar a máscara e álcool gel aos trabalhadores. Essas empresas estão pouco se lixando com o alto número de mortes no Brasil como um todo; as empresas de aplicativos não levam em conta qualquer índice de morte. A Seguradora Líder diz que 58% do número de mortes com motociclistas são jovens entre 18 a (?); diz que o custo com motociclista no Brasil hoje é de 100 milhões por ano; chegaremos em 2022 matando 300 mil motociclistas. Em 13 anos chegaremos a 4 milhões de inválidos no Brasil e só no estado de São Paulo são 21%; no Município São Paulo 7%. Os acidentes com moto matam três vezes mais que a pandemia do COVID – 19. A situação é

preocupante e se tornou pública essa farsa dentro dessa crise. Também não sabia o que era este vírus, fui me informar e tomo todos os cuidados pois a gente sabe das provações e da preocupação para evitar esta doença. Estamos tratando com dois organismos internacionais alguns pontos sobre a questão da precarização inclusive com a possibilidade de ir para o Banco Mundial fazer recomendações. Quando chegamos nas empresas de aplicativos era tudo lindo maravilha e um mundo tecnológico com muita facilidade; porém, sem o motoboy não existe empresa de aplicativo. Abrimos uma discussão com o governo federal através do Ministério da Economia e infraestrutura e temos duas resoluções que precisamos melhorar: o curso na questão da segurança da resolução 410 que trata do curso de especialização que é obrigatório a todos os trabalhadores que exercem atividade de moto frete e o da resolução 356 que se refere à atividade de moto taxi junto com atividade de moto frete. Dentro dessa resolução podemos buscar entendimento com a Prefeitura de São Paulo - que deu exemplo -. A Lei Federal foi copiada da Lei 14.491 e o parâmetro do Congresso foi a Lei da cidade de São Paulo.

São Paulo tem que ser exemplo, a questão do baú deveria se enquadrar conforme a normatização do fabricante do veículo. Foi feito um estudo pela Abraciclo que foi totalmente desrespeitado, como se o fabricante não entendesse nada. Daí a Câmara Temática apresenta um estudo baseado na postura da secretária, saindo totalmente do campo do trânsito e do fabricante. Como o ano passado estivemos ausentes não pudemos acompanhar esse processo, se estivéssemos presentes não aceitaríamos esse tipo de postura. Neste sentido, há duas semanas no campo Estadual, estivemos em reunião com Presidente do DETRAN na qual foi apresentado compromissos do Doria como Prefeito e Governador. O Sindimoto deu apoio nas suas duas eleições e nesta reunião foi colocado que o DETRAN estuda criar uma Câmara Temática. Nós apresentamos um programa de regulamentações que tem o viés de campanhas, cursos de 30 horas, uso de equipamentos de segurança obrigatórios. Há todo um estudo para salvar vidas, reduzindo acidentes; porém, para que isso dê certo, tem que melhorar a linha de financiamento, haver cursos gratuitos como era feito no DETRAN (curso sempre foi obrigatório), e deve constar na CNH. Não há fiscalização e os dados do DETRAN mostram que em 2012 e 2013 o estado teve quase 50.000. Cursos na CNH de 2014 para cá foi a era dos aplicativos. Saímos de uma capacitação em média de quase 20.000/mês para 2.000/mês. Os aplicativos vieram para inibir o processo de regulamentação. Eles chegaram, pegaram qualquer pessoa com moto e aparelho de celular e colocaram uma caixa nele sem qualquer preocupação da segurança. Nós temos uma Campanha para sair junto com as entidades Abraciclo, Sindimoto, Abramet e CET e outros para ser rodada na Semana Nacional de Trânsito.

Maria Teresa Diniz – fez suas considerações quanto a palavra do Rodrigo, colocando-se à disposição para discutir outras ideias que possam ter em relação aos aplicativos. Nós temos toda Legislação específica, podemos trazer um balanço de como está acontecendo, no CMUV. Na semana passada a Secretária Elisabete teve algumas

conversas com a SP-Negócios e estamos tentando levantar temas que possam estimular a indústria a produzir produtos que sejam tecnicamente do nosso interesse para implantar na segurança viária do pedestre, motorista, ciclista e motociclista. Por exemplo, na segurança viária temos o balizador, postinhos para separar os veículos dos pedestres - eles absorvem ao impacto de um choque de um motociclista e o pedestre está seguro. Podemos ver qual o produto que se pode comprar para estimular a indústria e o mercado. Podemos comprar e instalar na cidade com segurança; temos alguns temas que pela própria experiência da Secretaria e CET poderá ser desenvolvidos. Vocês podem nos ajudar levantando produtos e assuntos para que possamos pesquisar, ir atrás e desenvolver produtos melhores para a categoria. Seria muito importante. Também não estamos satisfeitos com este baú e vamos rever este tema; se será maior, ou melhor, estimulará a concorrência e quem sabe até baixem o preço.

Yasuda – hoje está em pauta no Senado Federal a votação da PL 3267 referente a regulamentação do Novo Código de Transito Nacional. Após esta votação temos que observar quais serão as alterações na PL em relação ao baú. Existe uma questão federal onde o Conselho Nacional de Trânsito já tem resolução pertinente ao baú, dimensões e instalação. Há a pesquisa que a Abracilo apresentou com relação aos baús existentes no mercado e a SPtrans ficou de regulamentar, mas não sei porque não o fez. Existem alguns itens que devem ser avaliados quando vocês fizerem este estudo. Já existe uma resolução do Conselho Nacional Brasileiro regulamentando e isso poderá gerar uma insegurança jurídica que precisa ser avaliada. Não existe uma situação que podemos fazer com segurança sem fiscalização; desta forma as empresa de aplicativos abusam do trabalhador contratando qualquer pessoa que tenha uma moto ou até mesmo uma bicicleta e um celular. Ele sai para trabalho sem nenhuma segurança ou respaldo. É importante que a prefeitura faça o convênio com o estado para que possamos ter, junto com a CET, os dados oficiais dos números de acidentes com motociclista mês a mês. A única fonte que temos hoje é do INFOSIGA. Temos que ficar atentos como vai ficar a situação dos trabalhadores motociclistas hoje com as empresas de aplicativos. Estas empresas falam que não há cursos disponíveis, temos que ver qual vai ser o caminho daqui pra frente.

Edgar – Referente aos acidentes, como neste período de quarentena as pessoas usam mais os aplicativos, a demanda diária das empresas de aplicativos aumentou consideravelmente, fazendo com que contratem temporariamente o indivíduo que tenha uma moto qualquer e um celular, sem nenhuma garantia ou segurança. Os acidentes com carros diminuíram neste período e os de motociclistas aumentam. Esta profissão não deveria ser exercida por pessoas que não tenham o curso. Hoje já existe empresa que aluga qualquer tipo de moto com o atrativo que ao alugar, o motociclista já será entregador em um aplicativo. Quanto ao baú, a meu ver, desde que ele respeite o tamanho da moto, não atrapalha; mas para que isto aconteça deverá ser

respeitada a dimensão da moto. Também o curso 30 horas é necessário, mas para que exista adesão é necessário haver vontade política por parte do governo. Hoje ele é demorado e caro. A polícia militar deveria orientar nos seus comandos a necessidade do curso para sua própria segurança. Nós já fizemos um pedido para ser menos burocrático, pois todo mundo quer ganhar em cima do trabalhador e nós trabalhadores fizemos tudo isso para não valer nada. Hoje todo mundo ganha a mesma coisa sendo que muitos não fizeram nada - tem apenas a moto e o celular - e saem dizendo que é moto frentista. Eu fiz o curso da CET, fui até Brasília e tive a oportunidade de falar. Foi extremamente elogiado. Fiz para avaliar, pois foi tecnicamente bem aplicado. Há outros cursos onde não há motos suficientes para todos os alunos, e o conteúdo que não tem nada a ver com sua profissão. Nós estamos num momento onde nada é fiscalizado; uns multam outros não; nos bolsões onde é permitido somente a parada de motociclistas qualquer um pode parar. Há inclusive flanelinhas (enviei para Michele vários vídeos mostrando essa situação). Não vejo nada sair nesta Câmara Temática e queremos também uma Câmara Temática só de moto frete. Esses aplicativos devem respeitar a regulamentação e principalmente dar segurança e garantias ao trabalhador. A autorização para os aplicativos utilizarem o carro para entregas restringe a oportunidade do moto frete. Sou um motociclista com toda regulamentação há 14 anos e vejo que nada que fiz está valendo hoje em dia. Se tomarem conhecimento das estatísticas dos mortos verão que os motociclistas regulamentados não estão nesta estatística.

Alexandra – sinto que vocês não entendem o papel da CET e da Câmara Temática. A CET é uma Empresa de Engenharia e nós engenheiros olhamos os problemas físicos e tentamos auxiliar outras questões. O fato de estarmos aqui debatendo, tudo isso é publicado na página do CMTT e fica público, nada é perdido. Sei que pode parecer inglório esse debate, vai acontecendo devagar, mas vai. Não podemos desistir da luta. Vimos aqui a apresentação do Rodrigo no Brasil afora e é assustadora. Aqui em São Paulo vai indo de pouquinho em pouquinho, mas nossa luta esta sendo vitoriosa. Enquanto morrer um motociclista não vamos parar de lutar. Saímos em 2010 de 478 mortes como o Rodrigo apresentou e fomos em 2019 para 297 mortes; conseguimos uma redução de 38% no número de mortes em São Paulo e poderia ser melhor. Por isso que vamos continuar brigando, vamos continuar a insistir na história do baú, pelos cursos. Todos vocês sabem que não são tão simples; então, partir para fiscalização e pegar todo pararemos a cidade e tiraremos o ganha pão de muitos trabalhadores logo agora com esta situação da epidemia. Esta é uma questão muito difícil politicamente; vocês estão agindo pelos canais certos, estão indo dentro das diretrizes políticas e conversando com a Assembleia na Câmara para que as coisas avancem. A CET está fazendo o que consegue. Neste momento a CET está construindo o Manual de Desenho Urbano e estamos atentos para que o motociclista seja lembrado lá dentro. Isto fará diferença, pois ela terá que atender o corpo do motociclista; a norma prevê que o guarda corpo atenda ao motociclista. Tudo isso, vai sair amanhã e estamos

construindo juntos; a Câmara Temática serve para que todos nós tenhamos argumentos para cobrar dos dirigentes políticos. Ao mesmo tempo há várias ações que estão dando certo e não podemos desanimar. A redução da velocidade e as faixas em quais as motos podem circular nas marginais reduziram e muito o número de mortes e os acidentes diminuíram. Naquele momento houve muita briga mas está dando certo; a questão dos aplicativos também é muito difícil pois com esta pandemia, muitos passaram a usar o aplicativo. Estamos muito preocupados com o aumento de motociclista nas vias, pois muita gente migrou para a moto. São os trabalhadores, estudantes, mulheres que muitas vezes estão pegando uma moto pela primeira vez. Quanto às pesquisas, nós trabalhamos junto ao IML e no momento não temos atualizadas em função da epidemia, mas assim que for normalizado passaremos à vocês. Não se esqueçam deste número que está em queda. A Rose vai passar para vocês um questionário que nos ajudará na montagem da pesquisa para mostrar o perfil do motociclista.

Gil - Nós participamos desta Câmara há mais de 10 anos e é sempre a mesma coisa. Não vejo sair nada da Prefeitura de São Paulo que arrecada uma grande quantia em dinheiro aplicando multas. Gostaria de saber onde são aplicados esses recursos? A lei Municipal diz que 5% deste recurso deve ser utilizado para a segurança dos mais expostos ao perigo nas vias como: pedestres, motociclistas e ciclistas e não vejo um centavo sendo aplicado. Queria saber se os engenheiros da CET que estudam engenharia nestes 10 anos fizeram algum projeto para motos a não ser proibição. Sei que estão estudando proibirem o outro lado das Marginais e acho vergonhoso que qualquer projeto que a CET faça para segurança do motociclista tenha que pedir recursos às empresas particulares desse modal. Onde são aplicados estes recursos das multas? A CET só apresenta estudos e nunca sai nada, nem estacionamentos. Tudo isso é desanimador.

Maria Tereza – poderemos trazer para a próxima reunião onde estão sendo aplicados estes recursos. Faremos este levantamento.

José Montal – Falo aqui sobre a ótica da saúde, da indignação de todos que lidam com o seguimento e da tristeza como os acidentes de motos estão matando jovens. Se compararmos entre todos os usuários da via, o que é interessante é que os inúmeros fatores que levaram a esta redução - dirigentes desse país não entendem e não apoiam estas ações e nem sabem da dificuldade que enfrentamos pra reduzir estes números - é muito difícil agir no sentido da lei seca. O uso das cadeirinhas para dar segurança ao usuário seja lá como se locomova, uma das nossas necessidades é que para se fazer política pública, temos que ter dados e isto é muito difícil; sem estes dados não teremos parâmetros para nossas ações. Como o Gil disse esta questão dos recursos das multas realmente tem que ser transparente. Alguma coisa se aprende com outros países; a Espanha, por exemplo, reduziu em 85% o número de mortes no

transito procurando saber como é a vida do condutor antes de autorizar a ter habilitação; qual a conduta dele com ensino de valores éticos e qual a importância da vida para ele.

Edgar – questiona para onde deve encaminhar a denúncia de carros que carregam passageiros e estão fazendo entrega como se fosse carro de entrega de carga.

Michele – conversamos com a Mariana, pode enviar ao DTP.

José Montal – sobre esta questão levantada pelo Gringo e Edgar, se enquadra dentro daquela lógica do mercado capitalista, se a empresa de aplicativo encontra resistência no seguimento, existe a questão muito bem colocada pelo Rodrigo que é a precarização, da relação do empregador com o empregado. No Brasil parece uma ficção; plataforma digital é algo como se não existisse. Você é conectado com uma coisa que não conhece, não tem relação fática entre empregador e empregados. Os aplicativos são tão ágeis que se um motociclista exige o contrato de trabalho com tudo que a lei trabalhista lhe dá por direito este aplicativo vai procurar alternativas e já acharam: o Edgar disse que eles partiram para o automóvel; os aplicativos são tão cruéis que o motociclista adocece ou tem um acidente que exige que fique em casa, o empregador o manda para casa sem nenhuma assistência. Mesmo com a dificuldade em obter as estatísticas atualizadas, não podemos desistir.

Maria Tereza – com certeza todos aqui sabem muito da nossa dedicação com esta luta no programa “Visão Zero”, redução de acidente e lesões. Também não vamos parar.

Lilian - A Prefeitura de São Paulo e SMT solicitaram uma pesquisa referente ao perfil do motociclista na cidade de São Paulo. Dividimos esta pesquisa em duas classes: motociclistas que usam a moto para lazer e transporte. Os que usam para trabalhar (o motofretista), normalmente faríamos a pesquisa presencialmente, mas com a ajuda do Cel. Arruda e por precaução ao corona vírus, surgiu a ideia da Alexandra em utilizar a pesquisa online. Enviaremos um link que pode ser acessado no celular. Neste sentido, o Rodrigo tem nos ajudado nas questões mais pertinentes para montagem dos questionários que serão três. Neste momento vou enviar um link para todos para fazermos um teste a fim de podermos ter um material suficiente para montarmos estes três questionários. Tenho que ter um grande conteúdo deste material e os dados dos motoristas que temos neste momento são do DETRAN. Quando tivermos o resultado da pesquisa passaremos para a Prefeitura e para empresas parceiras e poderão ser utilizados para pesquisa pública. Peço e desde já agradeço a ajuda.

Áquila - se disponibilizou, através da ABRAMET, em colaborar com a pesquisa.

Michele – sugeriu que a câmara monte uma comissão para estudar esta questão do baú.

Maria Tereza – sim, faremos o convite para que possamos começar este trabalho.

Alexandra – encerrou solicitando que não desistissem e que enviassem os assuntos a serem tratados na próxima reunião.

Dois assuntos tratados nessa Câmara Temática tiveram o seguinte andamento:

Maria Teresa trouxe como pauta para a Câmara Temática seguinte, a apresentação sobre o destino do dinheiro arrecadado com as multas de trânsito, questão essa levantada pelo Gilberto dos Santos, presidente do SINDIMOTOS.

- Em 17 de setembro de 2020 foi posto como pauta de reunião a apresentação “Gastos do Fundo Municipal do Desenvolvimento do Trânsito”.

Michele encaminhou para a Diretoria de Operações da CET o pedido de fiscalização dos bolsões de motofrete, em especial o localizado na Rua Padre Manuel da Nóbrega, próximo à Av. Paulista.

O retorno dado pela equipe operacional em campo é que a sinalização indicando área exclusiva para motofrete estava praticamente apagada, não sendo possível uma fiscalização efetiva.

A Gerência de Engenharia de Campo responsável pela região encaminhou a solicitação para a equipe de Zona Azul, que fez o projeto de repintura.

Esse aguarda na sinalização para ser implantado.